TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 15 czerwca 1935 r. | NR. 17

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

O arbitraż bawełny w Gdyni

W chwili gdy się wydawać mogło, że sprawa utworzenia arbitrażu w Gdyni wchodzi już w stadjum realizacji, niespodziewanie powstały trudności na terenie Łodzi, idące tak daleko jak kwestjonowanie, zdawałoby się już załatwionej ostatecznie i nie wzbudzającej wątpliwości sprawy miejsca gdzie instytucja arbitrażowa ma powstać.

Sprawa miejsca, w którem ma powstać Instytucja Arbitrażowa dla bawełny, stanowiła przedmiot długotrwałej dyskusji zarówno w łonie Komisji Technicznej, która opracowywała odnośny regulamin, jak i Komitetu Organizacyjnego Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną. Ścierały się bowiem dwa poglądy, z których jeden zmierzał do stworzenia arbitrażu w Łodzi, inny zaś przemawiał za koniecznością stworzenia placówki tej w Gdyni.

W rezultacie Komitet Organizacyjny przychylił się do poglądu drugiego, wychodząc z następujących założeń:

1) Wszystkie instytucje arbitrażowe dla bawełny znajdują się w portach, to znaczy, w miejscach, przez które bawełna przechodzi oraz, w których jest składowana. Arbitraż obsługuje nietylko przemysł, ale także i handel, który może egzystować tam, gdzie jest składana bawełna, a więc w portach. Bawełna, którą przysyłają kraje zamorskie na konsygnację, bywa zwykle po nadejściu przeglądana i zestawiane są z niej partje. Eksperci, zatrudnieni przy arbitrażu, przyjmują również udział w tej pracy. Obecność Instytucji Arbitrażowej w porcie zachęca do przysyłania konsygnacyj, co jest w interesie przemysłu, handlu oraz całego kraju, ponieważ w ten sposób uniezależniamy się od innych portów bawełnianych europejskich, jak naprz. Bremy, Hamburga itp.

2) Jedyny wyjątek istnienia Arbitrażu Bawełnianego nie w porcie jest we Włoszech, gdzie Instytut Arbitrażowy ma za siedzibę Medjolan. Włochy mają trzy porty, przez które otrzymują bawełnę: Tryjest, Wenecję oraz Genuę, arbitrują zaś bawełnę w Medjolanie t. j. w mieście, do którego odległość od tych trzech portów jest mniej więcej równa. Arbitraż ten jest jednakże droższy od innych.

3) Polska musi się liczyć z możliwością obsługiwania w przyszłości przez Gdynię również rynków sąsiednich (Czechosłowacja, kraje bałtyckie, kraje skandynawskie, Węgry, Rumunja), wobec czego zainstalowanie Instytucji Arbitrażowej w Gdyni należy uważać za bardziej wskazane.

4) Stworzenie Instytucji Arbitrażowej w Łodzi połączone byłoby z większemi opłatami, na które złożyłyby się między innemi koszty przesyłki prób oraz koszty utrzymania ekspertów. Ta okoliczność wpływa na zwiększenie kosztu Arbitrażu Medjolańskiego.

5) Siły fachowe (kiperzy, klasyfikatorzy), utrzymywane przez wyspecjalizowane w transporcie bawełny gdyńskie firmy ekspedycyjne, nie byłyby należycie wykorzystane w razie stworzenia Arbitrażu w Łodzi. O ile powstanie Arbitraż w Gdyni, gdyńskie firmy ekspedycyjne będą mogły zaangażować lepszych klasyfikatorów, ponieważ tacy klasyfikatorzy oprócz swej pensji w firmach ekspedycyjnych, będą zarabiać przy arbitrażu jako arbitratorzy.

6) Utrzymywanie zawodowych klasyfikatorów - arbitratorów w Łodzi byłoby bardzo kosztowne, bo musiałoby ich utrzymywać Zrzeszenie Producentów Przędzy Bawełnianej. Zastąpienie zawodowych klasyfikatorów fachowemi siłami Łodzi wydaje się niemożliwością wobec zasadniczej różnicy, jaka zachodzi pomiędzy zawodowymi klasyfikatorami, pełniącymi funkcje arbitratorów i opierającymi się na wieloletnich i wszechstronnych doświadczeniach innych giełd, a fachowcami, jakimi dysponuje Łódź (np. kierownicy przędzalń). Odróżniać bowiem należy czynność klasyfikowania bawełny pod kątem widzenia jej wartości handlowej od orzekania jej wydajności pod kątem widzenia przeróbki w tem lub innem przesiębiorstwie przemysł. Jest również wątpliwem, czy dostawcy bawełny wyraziliby swą zgodę na arbitraż dokonywany nie przez zawodowych klasyfikatorów, mających łączność ze światowemi rynkami bawełny.

7) Należy również sobie uprzytomnić, że siły fachowe łódzkie, które mogłyby przyjmować udział w arbitrażu, a więc: kierownicy przędzalń, są ludźmi bardzo zajętymi i nie mają czasu na codzienne arbitrowanie cudzej bawełny.

8) Przy organizacji Instytutu Arbitrażowego, w którym arbitratorami w pierwszych latach będą cudzoziemcy, należy wziąć pod uwagę stworzenie takich okoliczności, ażeby móc wyszkolić Polaków, którzyby z czasem mogli dokonywać arbitrażu. Najodpowiedniejszemi warunkami dla tych, którzy będą chcieli zapoznać się z bawełną, jest port bawełniany. Będąc przy wyładowaniu bawełny, manipulowaniu bawełną, zestawieniu partji, oraz współpracując z klasyfikatorami bawełnianymi w firmach ekspedycyjnych, którzy to klasyfikatorzy będą zarazem arbitratorami, mogą ci ludzie najwięcej się nauczyć. Praktykując zaś w Instytucie Arbitrażowym, mającym swe pomieszczenie w Łodzi, praktykanci bawełniani widzieliby tylko próbki, a nie bawełnę, i nabraliby wiadomości bardziej teoretycznych niż praktycznych.

Należy mieć wreszcie na uwadze, że zlecenia na dokonanie arbitrażu dawane są nietylko ze strony odbiorców t. zn. przędzalników, lecz w znacznie większych ilościach przez firmy handlujące bawełną. Na ich to zlecenie dokonywany jest arbitraż raz przy przyjmowaniu bawełny od załadowców w porcie po jej przybyciu, a drugi raz w chwili sprzedaży i oddawania tego surowca przędzalnikom. — Otóż jeśli ten stan weźmie się w rachubę, to się okaże, że interesy firm handlujących bawełną, mających z reguły siedzibę w porcie, wymagają aby instytucja arbitrażowa była właśnie w porcie, a nie gdzieindziej. Są to twierdzenia, oparte na danych statystycznych i przeto nie podlegające kwestji.

Wydaje się, że wywody powyższe przemawiają całkiem wyraźnie za utrzymaniem pierwotnie powziętej decyzji o utworzeniu arbitrażu w Gdyni, tem bardziej, że sprawa ta jest tak gruntownie zbadana i przedyskutowana, że dalsze jej przewlekanie i wysuwanie nowych objekcyj może zaszkodzić nietylko stronom bezpośrednio zainteresowanym w utworzeniu arbitrażu na terenie Polski, ale i narazić na szwank szeroko pojęte interesy gospodarcze naszego państwa w zakresie dążeń do rozwoju bezpośrednich stosunków handlowych z krajami, dostarczającemi na nasz rynek surowce i wzamian będącemi odbiorcami towarów polskich.

Aktualja turystyczno-kapieliskowe

Warto jest z nadejściem sezonu nadmorskiego uprzytomnić sobie położenie obecne Gdyni wybrzeża i najbliższego zaplecza, jakiem jest Szwajcarja Kaszubska i zastanowić się nad tem, jakie poczyniono postępy i co jeszcze można przed głównym sezonem wykonać. Wydaje się to tem bardziej aktualnem, że zmiany na tle walutowem, jakie zachodzą w Gdańsku, mogą w mniejszym lub większym stopniu odbić się również na kształtowaniu się sezonu letniego w Gdyni i na wybrzeżu. Pod tym względem mieć należy na widoku, że szeroko zakrojona na terenie Polski propaganda i reklama kąpielisk gdańskich z Sopotami na czele, może wprowadzić zamieszanie wśród publiczności polskiej, wytwarzając mniemanie o bardzo znacznej różnicy cen na niekorzyść kąpielisk wybrzeża polskiego. Koniecznem jest przedewszystkiem mieć na uwadze, że zwykle reklama odbiega od istotnego stanu rzeczy, a powtóre fakt, że sytuacja walutowa w Gdańsku pozostaje wciąż na tyle nieustalona i może w dalszej konsekwencji wywołać takie trudności, iż kalkulacja kosztów pobytu tak dla przyjezdnych jak i dla właścicieli przedsiębiorstw i hoteli miejscowych może spowodować komplikacje najmniej pożądane dla osób, przybywających na wywczasy. W przeciwstawieniu do propagandy Gdańska ze strony Gdyni i kąpielisk na wybrzeżu zrobiono dotąd bardzo mało. Tymczasem sprawa przyśpieszenia otwarcia sezonu kąpielowego, w tym roku bardziej aktualna niż dotąd z powodu wcześniejszych wakacyj szkolnych i ich przedłużenia, wymagała wykorzystania tej okoliczności, tak bardzo ważnej dla podniesienia rentowności, względnie obniżenia kosztów pobytu, dotąd obliczanych na okres nie przekraczający 6—8 tygodni.

Coprawda sezon wycieczek szkolnych był

i w tym roku dosyć ożywiony; według obliczeń biura podróży Orbis, które w tym roku rozszerzyło swą akcję w kierunku organizacji wycieczek zbiorowych, ilość osób, biorących udział w wycieczkach pod egidą Orbisu, przekroczyła już 11.000. Przyznać należy, że pod względem rentowności wycieczki te przeważnie bezpośrednich finansowych efektów nie dają, jednak nie należy niedoceniać ich propagandystycznego znaczenia; służą one bowiem niewątpliwie jako środek reklamy za pomocą słowa żywego. Postępy w organizacji pobytu ich na terenie Gdyni i wybrzeża wydadzą pożądane rezultaty.

Drugim środkiem propagandy wybrzeża ma być wydawana przez Orbis broszura opisowa wybrzeża i Gdyni, zawierająca m. in. szereg danych o orjentacyjnych kosztach utrzymania; tych ostatnich nie znajdywaliśmy w dotychczasowych wydawnictwach propagandowych.

Dotkliwą luką był dotąd brak przewodnika po Szwajcarji Kaszubskiej, zbliżonego swym układem do podobnego rodzaju wydawnictw Tow. Tatrzańskiego dla Tatr, Beskidów i Karpat. Obecnie luka ta zostanie przez to samo T-wo Orbis wypełniona. Wycieczki zbiorowe i pojedyńczy turyści będą mogli z przewodnikiem w ręku odbyć interesujące wycieczki po niezmiernie malowniczych terenach Szwajcarji Kaszubskiej i poznać cały szereg zabytków starodawnej kultury pomorskiej w zakresie architektury i sztuki.

Mówiąc o postępach w organizacji wycieczek, należy wspomnieć o znacznem powiększeniu ilości rejsów statków żeglugi przybrzeżnej z Gdyni do Jastarni i Helu oraz do pobliskiego Orłowa. Niestety koszty przejazdów temi statkami pozostawiono na zeszłorocznym poziomie. Istnieje w związku z tem obawa, że pewna ilość kuracjuszów korzystać będzie z komunikacji statkami z Sopot do Helu, która jest znacznie tańsza. Niemniej komunikacja morzem pomiędzy Gdynią a Helem i Jastarnią jest, jak dawniej, znacznie szybszą i tańszą niż koleją.

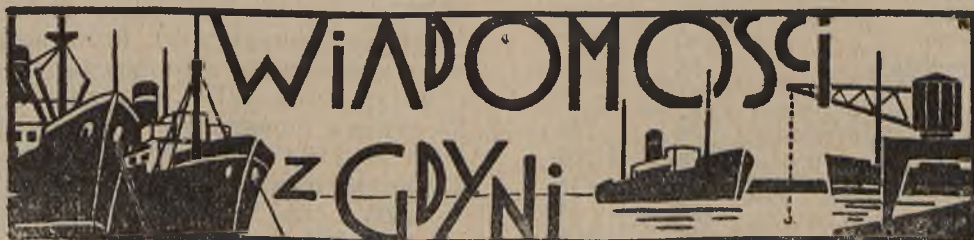
Pomimo stwierdzonych na wstępie możliwości ujemnego wpływu stosunków istniejących w Gdańsku na frekwencję przyjezdnych na wybrzeżu polskiem, nie dało się dotąd skłonić Ministerstwa Komunikacji do przyznania ulg na przejazdy indywidualne powrotne z kąpielisk wybrzeża naszego. Obowiązywały jedynie ulgi przedsezonowe i obowiązywać będą ulgi posezonowe co w warunkach obecnych nie da się uznać za wystarczające.

W nadchodzącym sezonie, Gdynia poza miejscem pobytu stałego, nabierze jeszcze więcej niż dotąd charakteru centrum wypadowego dla rozmaitych wycieczek na wybrzeże i do najbliższego zaplecza. W związku z szeregiem ulepszeń, wprowadzonych ostatnio w Orłowie a zwłaszcza w związku z ostatecznem wykończeniem nowego pomostu, miejscowość ta nabierać będzie coraz więcej cech atrakcyjnych. Za oryginalny i celowy uważać należy pomysł pozostawiania na noc przy pomoście w Orłowie statku Gdynia, na którego pokładzie można będzie spędzać wieczory.

Ważnem osiągnięciem w zakresie propagandy Gdyni pośród turystów zagranicznych jest zawarcie porozumienia pomiędzy T-wem Orbis a Towarzystwem zagranicznem Bergenske, na mocy którego Orbis organizuje w bieżącym sezonie zwiedzanie Gdyni przez turystów, przybywających do Sopot dużemi wycieczkowemi statkami zagranicznemi. Dotąd zapowiedziano już 10 takich wycieczek. Spodziewać się należy, że przy należytej organizacji propaganda Gdyni dużo na tem zyska. Do tej samej kategorji wycieczek, które zyskały już zasłużoną dobrą reputację, należą wycieczki z Londynu na statku Baltonia, przebywającym w porcie gdyńskim, co dwa tygodnie w ciągu dwóch dni. Wycieczki te zdobyły już dobrą reputację w społeczeństwie angielskiem, dowodem czego jest, że za każdem zawinięciem Baltonii do Gdyni w ciągu miesięcy letnich, przybywa na nich po kilkadziesiąt, a czasami, w pełni sezonu, ponad 100 turystów z Anglji. Są wypadki, że te same osoby odwiedzają Gdynię kilka lat z rzędu.

Na zakończenie tych uwag podnieść należy konieczność dalszych stałych wysiłków w kierunku podniesienia sprawności obsługi przyjezdnych. Do obszerniejszego omówienia tej kwestji powrócimy niebawem.

L. G.



ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE PORTU GDYŃSKIEGO W MIESIĄCU MAJU B. R.

Zamorskie obroty towarowe portu gdyńskiego osiągnęły w maju br. *560.687.3 ton* wobec *594.570.6 ton* w kwietniu b.r. oraz *619.600.3 ton* w maju 1934.

Już drugi miesiąc z rzędu obroty portu gdyńskiego wykazują spadek nie tylko w stosunku z poprzednim miesiącem, ale również

spadek w porównaniu z tym samym miesiącem 1934 r.

Obroty w miesiącu sprawozdawczym wykazują spadek 3,6%-owy w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem oraz 9,5%-owy spadek w stosunku do maja 1934 r.

Tempo spadku w porównaniu do mies. kwietnia r. b. wzrosło niemal 9-krotnie. — W kwietniu r. b. niezmienny 1.02%-owy spadek zmienił się na 9.5%-owy w maju r. b. — Przywóz w miesiącu sprawozdawczym — (83.602.8 t.) wykazuje 16.7%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem (100.397.8 t.) oraz nieznaczny 1.2%-owy spadek w stosunku do przywozu zamorskiego w maju 1934 r. (93.119.8 t.)

Spadek importu w maju r. b. w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem spowodowały głównie następujące pozycje towarowe: złom żelazny — 26.933 t. (33.190 t.), rudy różne i wypałki pirytowe — 5. 986 t. (13.393 t.), papa, tektura i papier — 960 t. (2276 t.) bawełna i odpadki — 6.792 t. (8.156 t.), ryż surowy — 9.425 t. (9.970 t.), fosforyty — 3.174 t. (4.310 t.), żużle Thomasa — 1.216 t. (1.400 t.), skóry — 2.761 t. (3.033 t.), oraz juta — 1.017 t. (1.110 t.). Wobec tego, iż spadek ten spowodowały głównie surowce hutnicze, jak złom żel. i rudy różne, trudno dziś orzec, jakie czynniki odegrały tu główną rolę, czy zwykłe wahania sezonowe, czy też depresje w przemyśle hutniczym. Spadek pozostałych pozycyj importu nie wyszedł poza ramy normalnych wahań sezonowych. Do pozycyj importu zamorskiego, wykazujących wzrost w miesiącu maju rb. w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem należą następujące pozycje towarowe: owoce świeże — 3.494 t. (2.439 t.), nasiona oleiste różne — 5.083 t. (4.459 t.). garbniki — 771 t. (187 t.). celuloza — 344 t. (319 t.) oraz wełna i odpadki — 2.913 t. (2.403 t.)

Szczegółowo ilustruje import w mies. sprawozdawczym w porównaniu z tym samym miesiącem ub. roku poniższe zestawienie:

Import (tony)

	Maj 1935 r.	Maj 1934 r.
Ryż surowy	9.425	11
owoce świeże	3.494	2.540
owoce suszone	240	128
orzechy i migdały	13	16
korzenie	41	53
kawa, kakao i herbata	852	564
tytoń	308	1.205
napoje alkoholowe i wina	62	46
śledzie	125	13
fosforyty	3.174	8.263
żużle Thomasa	1.216	573
tłuszcze zwierz. surowe	334	1.414
skóry	2.761	2.679
nasiona oleiste różne	5.083	6.008
oleje	27	113
żywica	383	229
kauczuk	391	1.394
wyroby gumowe	25	45
tłuszcze i oleje roślinne	299	372
asfalt	—	24
garbniki	771	936
farby	17	6
rudy różne i wypałki pirytowe	5.986	339
złom	26.933	43.680
miedź	927	929
cyna	19	5
cynk	77	—
metale różne	73	127
piryty	—	5.803
wyroby żelazne i metalowe	188	424
maszyny, aparaty i części	251	172
samochody i motocykle	199	36
szmaty	390	633
celuloza	344	739
papa, tektura i papier	960	936
bawełna i odpadki	6.792	8.594
juta	1.017	879
len, konopie i sizal	34	169
wełna i odpadki	2.913	1.283
różne	6.833	1.489
Razem	83.603	93.120

Wywóz w miesiącu sprawozdawczym (477.084.5 t.) wykazuje 3,4%-owy spadek w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem (494.172.7 ton) oraz 9,3%-owy spadek w stosunku do wywozu zamorskiego w mies. maju 1934 roku (526.480.5 t.)

Spadek wywozu spowodowany został przedewszystkiem pozycjami węgla eksportowego, bunkru, koksu oraz drzewa tartego; czyli pozycjami najpoważniejszych grup towarowych eksportu zamorskiego przez port gdyński. Analizując odnośne liczby wywozu zamorskiego należy stwierdzić, iż spadek wywozu wywołany został głównie pozycjami: węgiel eksportowy — 384.250 t. (388.458 t.), węgiel bunkrowy — 24.883 t. (26.503 t.). koks — 11.300 t. (18.432 t.), drzewo tarte — 9.423 t. (12.722 t.), słód — 1.044 t. (3.009 t.), owoce świeże — 2 t. (1.327 t.). cement — 499 t. (1.634 t.), sól potasowa — 163 t. (1.032 t.), bale i słupy — 474 t. (2.957 t.), papa, tektura i papier — 578 t. (1.382 t.), oraz metale różne — 473 t. (827 t.) Do pozycyj towarowych, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym należą: żyto — 8.364 t. (7.030 t.), ryż — 133 t. (w kwietniu brak), mąka ryżowa i pastewna — 1.241 t. (352 t.), bekony — 1.944 t. (1.333 t.), jaja — 2.874 t. (1.436 t.), cukier — 6.141 t. (3.391 t.), makuchy — 1.808 t. (1.613 t.), soda — 807 t. (319 t.), tkaniny — 624 t. (487 t.), dykty i forniery — 1.423 t. (1.073 t.). celuloza — 979 t. (388 t.), żelazo surowe i handlowe — 3.287 t. (2.037 t.), wyroby żelazne i metalowe — 4.003 t. (3.584 t.), cynk — 1.452 t. (946 t.), oraz blacha cynkowa — 986 t. (526 t.). Wśród powyższych pozycyj towarowych zwraca szczególną uwagę poważ-

ny wzrost eksportu mąki ryżowej i pastewnej, wynoszący przeszło 100%. Bardzo poważnie wzrósł również eksport jaj (przeszło 100%). Znacznej poprawie uległ również zahamowany nieco w kwietniu eksport żelaza surowego i handlowego (ok. 50%). Pomyślnie przedstawia się również eksport cynku i blachy cynkowej (wzrost o przeszło 50%).

Szczegółowo ilustruje eksport zamorski poniższe zestawienie:

Eksport (tony)

	Maj 1935 r.	Maj 1934 r.
Zboże (żyto)	8.564	—
ryż	135	8
mąka ryżowa i pastewna	1.241	610
słód	1.044	—
owoce świeże	2	2
bekony	1.944	2.286
szynki i inne pekl.	302	268
ptactwo bite	22	102
jaja	2.874	3.032
masło	292	121
cement	499	26
sól	240	267
węgiel eksportowy	384.250	428.978
węgiel bunkrowy	24.885	14.259
koks	11.500	9.091
cukier	6.141	17.741
napoje alkohol. i spiryt.	3	106
makuchy	1.808	3.217
soda	807	807
salmiak	20	37
karbid	182	108
biel cynkowa	322	244
sól potasowa	165	31
materjały i wyr. włókniste	624	485
bawełna i odpadki	51	42
bale i słupy	474	450
drzewo tarte	9.423	28.969
wyroby z drzewa	285	431
klepki	46	141
dykty i forniery	1.425	526
meble gięte	288	207
wyroby koszykarskie	7	29
papa, tektura i papier	378	1.552
celuloza	979	1.150
metale różne	475	30
żelazo surowe i handlowe	3.287	—
materjały nawierz. kolej.	75	—
szyny kolejowe	2.142	5.111
wyroby żelazne i metal.	4.003	1.826
rury żeliwne i żelazne	140	518
cynk	1.452	418
blacha cynkowa	986	225
różne	3.303	3.129
Razem	477.085	526.481

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym analogicznie do obrotów towarowych wykazuje pewien spadek ilości oraz pojemności statków w porównaniu z ub. miesiącem kwietniem. Pewien wyjątek stanowi tu wzrost pojemności statków na wyjściu. Przyszło bowiem 360 statków (385) o pojemności 337.139 n. r. t. (365.984 n. r. t.), wyszło zaś 387 statków (381) o pojemności 373.033 n. r. t. (359.473 n.r.t.)

Kolejność bander w maju br. ukształtowała się następująco: Szwecja — 1-sze miejsce, Polska — 2, Danja — 3, Anglja — 4, Norwegja — 5, Niemcy — 6, Stany Zjedn. Am. P. — 7, Finlandja — 8, Grecja — 9, Włochy — 10 i t. d., wykazując korzystne przegrupowanie się Danji z 7-go miejsca (w kwietniu) na 3-e (w maju) na niekorzyść Anglji, która przesunęła się z 3-go m. (w kwietniu) na 4-e; bardzo poważnie przesunęły się obecnie Niemcy z 4-go miejsca (w kwietniu) na 6-e (w maju). Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. — Przyczem ogółem reprezentowane były bandery 16 państw (w kwietniu — 18).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w maju wyniósł: 936.5 n. r. t. (950.6 n. r. t.) Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła: 53 (68).

Średni postój statków wyniósł: 54.6 godz. (53 godz.).

Ruch statków w mies. maju r. b. ilustruje poniższe zestawienie:

Ruch statków:

	Przyszło		Wyszło	
	ilość	N.R.T.	ilość	N.R.T.
Polska	45	48.172	57	54.484
W. M. Gdańsk	3	1.268	1	221
Anglja	20	33.741	20	37.895
Danja	65	41.869	64	44.698
Estonja	5	1.008	5	845
Finlandja	9	15.870	10	16.967
Francja	1	815	1	815
Grecja	6	15.050	6	15.050
Holandja	9	4.180	11	4.942
Łotwa	4	3.323	7	8.783
Niemcy	51	27.701	52	26.908
Norwegja	22	23.534	27	32.052
Rumunja	2	4.820	3	7.081
Stany Zjedn. Am. P.	6	18.705	6	18.705
Szwecja	108	84.785	110	86.566
Włochy	6	12.300	7	17.043
Razem	360	337.139	387	373.033

Ruch pasażerów w związku z sezonem wycieczek morskich nadal ożywia się. Przyjechało pasażerów ogółem 1.118 osób (w kwietniu 728 osób), w tem: z Anglji — 45 osób, Argentyny — 3, Danji — 588, Finlandji — 17, Francji — 1, Holandji — 13, Niemiec — 9, Norwegji — 7, Stanów Zjednoczonych Am. P. — 433, oraz ze Szwecji — 2 osoby. Wyjechało zaś 1.318 osób (w kwietniu 980 osób), w tem: do Anglji — 75 osób, Argentyny — 1, Danji — 570, Estonji — 2, Finlandji 2, Francji — 342, Litwy — 5, Stanów Zjedn. Am. P. — 318, Szwecji — 1 oraz via W. M. Gdańsk — 2 osoby.

PRACA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH PORTU W MAJU B. R.

W miesiącu maju przepracowano godzin 9723.40 min. z zużyciem prądu 61.577 kW/h i przeładowano 147.291 t. towarów masowych i drobnicowych.

Procentowe wykorzystanie urządzeń przeładunkowych wynosi w miesiącu sprawozdawczym 99,3%, w ubiegłym roku 88,8% przyrost wynosi zatem 10,5%.

OBNIŻKA FRACHTÓW Z GDYNI NA DALEKI WSCHÓD.

W związku z uznaniem Gdyni przez Konferencję Daleko Wschodnią za port zasadniczy wszystkie stawki frachtowe z Gdyni do Płw. Malakka, Chin, Japonji i Wysp Filipińskich zostały obniżone o sh. 5/- wzgl. sh. 2/6 na tonnie frachtowej zależnie od rodzaju towaru t. zn. zostały zrównane ze stawkami z portów Płn. Kontynentu (Rotterdam, Hamburg, Antwerpja).

AWANSE W POLSKIEJ MARYNARCE HANDLOWEJ.

Dnia 14 czerwca br. pod przewodnictwem dyrektora Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowskiego, odbyło się w gmachu Urzędu Morskiego posiedzenie Komisji Kwalifikacyjnej dla orzekania o awansach w polskiej marynarce handlowej. Komisja po rozpatrzeniu podań, przyznała dyplomy następującym kandydatom:

Pocełujew Jerzy	dyplom	kapt.	żegl.	wielkiej
Zagrodzki Wacław	"	"	"	"
Borchardt Karol	"	"	"	małej
Kosko Stanisław	"	"	"	"
Lewkowicz Bohdan	"	"	"	"
Łukawiecki Edward	"	"	"	"
Szczypiorski Kazimierz	"	"	"	"
Zelwerowicz Stanisław	"	"	"	"
Gładysz Bronisław	"	porucz.	"	wielkiej
Jasicki Tadeusz	"	"	"	"
Neuman Władysław	"	"	"	"
Bielski Marjan	"	"	"	małej
Hawryłkiewicz Marjan	"	"	"	"
Jurkiewicz Kazimierz	"	"	"	"
Łuba Stefan	"	"	"	"
Masłocha Łucjan	"	"	"	"
Nierojewski Jerzy	"	"	"	"
Obtułowicz Jędrzej	"	"	"	"
Siekierzyński Stefan	"	"	"	"
Szołkowski Bolesław	"	"	"	"
Umiński Marjan	"	"	"	"
Zawada Czesław	"	"	"	"

ULICE I DROGI WIELKIEJ GDYNI.

Do roku 1926 dopóki Gdynia była jeszcze osadą, w odległości od niej około 1 km biegła główna arterja komunikacyjna Gdańsk — Wejherowo, a jedynemi ulicami w samem osiedlu była ulica Starowiejska i obecna 10. Lutego, łączące osiedle z morzem i ulica Świętojańska, łącząca Gdynię ze wspomnianą wyżej arterją Gdańsk — Wejherowo.

Po opracowaniu planu rozbudowy miasta w 1928 r. rozpoczęła się faktyczna budowa ulic, które w 1929 r. wynoszą już około 4½ km, w czem ul. Świętojańska zbudowana została w połowie obecnej szerokości, długości około 2 km i 2½ km dróg wewnętrznych w osadzie. Poza tem osada Oksywie posiadała starych dróg około 1½ km. W tymże czasie ogólna powierzchnia chodników wynosiła około 1000 m² na co się składały chodniki, wiodące od dworca kolejowego do Szosy Gdańskiej i kilka drobnych partyj chodników ułożonych przez właścicieli nieruchomości przy wybudowanych domach.

Od 1929 r. — 1932 r. budowa dróg miejskich wzrasta, dając przeciętnie około 6 km ulic i 15 — 25.000 m² chodników z płyt betonowych rocznie.

Rok bieżący wykazuje znaczne nasilenie w budowie dróg, co wyrazi się cyfrą 12 km nowych dróg, oraz około 2.000 m² chodników, a dalsza rozbudowa ulic na terenie Gdyni jest uzależniona od będącego w opracowaniu nowego planu zabudowania miasta.

Z końcem 1934 r. ilość dróg i ulic miasta Gdyni przedstawia się następująco:

1) dróg i ulic zbudowanych — 42 km,
2) dróg częściowo zbudowanych — 7 km,
3) dróg publicznych, gruntowych — 14 km.

Powierzchnia jezdni zbudowanych i chodników w mieście wynosi:

1) jezdni asfaltowych — 14.400 m²,
2) jezdni z drobnej kostki — 88.000 m²,
3) jezdni z brukowca II. kl. — 150.000 m²,
4) jezdni z brukowca III. kl. — 7. 500 m²,
5) jezdni szosowanych — 22.300 m²,
6) jezdni żwirowanych — 18.000 m²,
7) chodników z płyt — 92.500 m²,
8) wjazdów brukowanych — 6.600 m²,
9) deptaków żwirowanych — 11.100 m².

Odnośnie kwot wydatkowanych na budowę dróg i ulic w Gdyni pozycje są następujące:

do r. 1929/30 — 2.391.491 zł
w r. 1930/31 — 1.031.317 zł
w r. 1931/32 — 2.618.992 zł
w r. 1932/33 — 2.130.331. zł
w r. 1933/34 — 2.061.274 zł
w r. 1934/35 — 798.661 zł,

czyli do początku rb. wydatkowano ogółem 11.052.066 zł, przyczem w tej sumie mieści się pozycja 2.219.693 zł wypłacona na wykup gruntów pod budowę dróg.

Z PORTU GDAŃSKIEGO

SYTUACJA WALUTOWA W GDAŃSKU.

Zadekretowanie przez Senat Gdański z dn. 3. bm. aż do odwołania świąt bankowych wprowadziło tak wielkie zamieszanie na rynku gdańskim, że już 5-go Senat zmuszony został pierwotne swe zarządzenie zmodyfikować w tym sensie, że banki otrzymały upoważnienie uskuteczniania wypłat guldenowych z rachunków klijenteli na pokrycie gospodarczo uzasadnionych wydatków, wynikających z obrotów portowych oraz na pokrycie płac urzędniczych i robotniczych.

Zarządzenie to jednak nie wniosło spodziewanego uspokojenia i ucieczka od guldena trwała w dalszym ciągu. Taki stan rzeczy wymagał bądź daleko idącego porozumienia z czynnikami zewnętrznemi, w pierwszym rzędzie z Polską, co do współpracy nad utrzymaniem waluty gdańskiej, bądź też wprowadzenia ograniczeń dewizowych. Senat gdański wstąpił na tę ostatnią drogę i w dniu 12. bm. wydał dekret wprowadzający reglamentację dewizową, w ogólnych zarysach wzorowaną na tego samego rodzaju reglamentacji, obowiązującej na terenie Rzeszy niemieckiej. Na mocy dekretu z dnia 12 czerwca ustalona została centrala dewiz przy emisyjnym Banku Gdańskim, przyczem 7 banków w Gdańsku, w tem jeden tylko polski — British and Polish Trade Bank — otrzymały prawa banków dewizowych. W dniach następnych do listy tej doszły jeszcze dwa banki, w tej liczbie oddział gdański Banku Francusko-Polskiego. W ten sposób żadna transakcja, o ile dotyczyła ona nabycia za guldeny walut obcych stała się nie możliwa bez specjalnego zezwolenia, dotyczy to oczywiście nietylko transakcji w gotówce, lecz i operacyj przekazowych. Zakazane są również operacje przekazowe zagranicę za pośrednictwem poczty. Wywóz waluty obcej jest dozwolony jedynie w wysokości równowartości guldenów 20, względnie w wysokości tychże 20 guldenów. — Zawieranie wszelkich transakcyj handlowych w walucie obcej oraz zobowiązania w walutach obcych płatne w walucie gdańskiej są zakazane, również zakazane są te same transakcje i zobowiązania w złocie i innych metalach szlachetnych. Na czas trwania reglamentacji dewizowej Giełda Gdańska zostaje zamknięta, kursy walut wyznaczane będą przez Bank Gdański. Kurs ten obowiązywać ma przy nabywaniu walut obcych za guldeny. Przekroczenie przepisów dewizowych podlegać będzie karom do 100 tys. guldenów oraz więzieniu na czas nie mniej 1 roku. Przewód sądowy ma być przeprowadzany w trybie doraźnym.

Powyższe zarządzenie Senatu napotkało na protest ze strony Rządu Polskiego, jako niezgodne z art. 195 polsko - gdańskiej umowy, zawartej w Warszawie w r. 1921. Z protestem z powodu wydania tego zarządzenia zwrócili się do Senatu przedstawiciele polskich banków w Gdańsku, handlu i przemysłu polskiego stwierdzając, że transakcje z Polską w chwili obecnej stają się niemożliwe do załatwiania i przez to naruszony zostaje wolny obrót pomiędzy Polską i Wolnem Miastem Gdańskiem. Sfery gospodarcze polskie w swym proteście czynią Senat odpowiedzialnym za straty, jakie z tego powodu powstają, i uprzedzają, że zwróciły się już do swych zagranicznych kontrahentów z poleceniem dokonywania rozrachunków inną drogą niż przez Gdańsk. Te same sfery gospodarcze polskie w Gdańsku zwróciły się z memorjałem do Prezesa Rady Ministrów P. Walerego Sławka z prośbą o wzięcie w obronę interesów polskiego handlu i przemysłu w Gdańsku.

Jednocześnie Komitet wykonawczy Związków Drzewnych w Polsce uchwalił rezolucję treści następującej:

„Zarządzenia dewizowe Senatu Gdańskiego ograniczające również wolność obrotów pieniężnych między Polską i W. M. Gdańskiem, przekreślając możność eksportu przez port gdański.

2) Katastrofalne skutki tych zarządzeń godzą w najżywotniejsze interesy przemysłu drzewnego, który walczy przeciw rosnącemu naporowi konkurencji o utrzymanie zagrożonej pozycji drewna polskiego na rynku międzynarodowym.

3) W zrozumieniu powagi istniejącego niebezpieczeństwa Komitet Wykonawczy Rady Naczelnej zwraca się do Rządu R. P., aby zechciał użyć odpowiednich środków celem uzyskania zgody Senatu W. M. Gdańska na natychmiastowe uchylenie zarządzeń dewizowych, prawnie nieuzasadnionych a gospodarczo szkodliwych zarówno dla Polski jak i dla W. M. Gdańska.

Komitet Wykonawczy zaleca Komisji Portowej, aby możliwie najrychlej opracowała konkretny projekt utworzenia prywatnego portu drzewnego w Gdyni.

W zrozumieniu konieczności szybkiej realizacji odnośnych zamierzeń Komitet Wykonawczy postanawia wprowadzić specjalne dopłaty do opłat za zaświadczenia wywozowe, które winny zasilić fundusz budowy portu drzewnego w Gdyni".

Pomimo jawnych sprzeczności reglamentacji dewizowej tak ze stanem prawnym, jak i z interesem gospodarczym W. M. Gdańska, zarządzenia Senatu znalazły pełne poparcie ze strony Prezydenta Banku Rzeszy d-ra Schachta, który podczas pobytu swego w Gdańsku w dniu 14. bm. na zebraniach publicznych przyznał je za jedynie odpowiadające sytuacji Gdańska i wzywał społeczeństwo gdańskie do zachowania zaufania względem swej waluty.

Poczta Polska, jako niepodlegająca jurysdykcji władz gdańskich, spełniając swe zadanie ułatwienia obrotów pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem uskutecznia przekazy w złotych do Polski, przyjmując za nie tak walutę polską jak i gdańską. Te czynności poczty polskiej stały się przedmiotem protestu ze strony władz gdańskich i zapowiedzi zastosowania represyj w stosunku do osób. z pośrednictwa poczty polskiej korzystających.

W tych warunkach, o ile w najbliższych dniach nie zajdą zmiany w kierunku zmodyfikowania, względnie uchylenia reglamentacji dewizowej, spodziewać się należy poważnych komplikacyj w kształtowaniu się stosunków gospodarczych na terenie W. M. Gdańska. Już sygnalizowane są początki stagnacji ruchu w porcie oraz wielkie ilości wagonów na osi. przybyłe z towarami z Polski.



SKRZYNIE ZBIORCZE W KOMUNIKACJI KOLEJOWO-MORSKIEJ.

Na kolejach szwedzkich pomiędzy Stockholmem a niektóremi stacjami północnej Szwecji zastosowano już w innych krajach oddawna znane skrzynie — kontenery dla zbiorowych kolejowych ładunków. — Obecnie prywatna kolej Stockholm — Nynaeshamn planuje zastosowanie podobnych skrzyń zbiorczych dla komunikacji kolejowo- morskiej, z przeładowaniem tych skrzyń w Nynaeshamn na małe motorowce, które przewozić mają je do Libawy (Leepaja) w Łotwie, skąd będą transportowane kolejami również do sąsiednich krajów.

Obecny projekt jest modyfikacją pierwotnego projektu zastosowania promów dla wagonów kolejowych (towarowych z Nynaeshamn do Tallinna i z Nynaeshamn do Libawy. Ruchliwy zarząd kolei Nynaeshamn — Stockholm wobec fiaska projektu połączenia promami, projektuje obecnie połączenie statkami przewożącemi kontenery. Nynaeshamn ma zaletę portu niezamarzającego. — Wprawdzie i Stockholm dostępny jest przy pomocy łamaczy lodu przez całą zimę, jednakże Nynaeshamn ma wysuniętą pozycję i w dużej mierze jest wolny od lodu, przez co wygrywa się na czasie, oraz na kosztach transportu i istnieje możność zastosowania statków słabszych i mniejszych.

Dla nas projekty Nynaeshamnu są szczególnie ciekawe, gdyż niewątpliwie i u nas rozwinie się z czasem komunikacja promowa z jednym z najbliższych portów Szwecji. — Również i u nas właściwą komunikację promami poprzedzić może przewożenie skrzyń zbiorczych na mniejszych statkach, z przeznaczeniem tych skrzyń do Szwecji, Norwegji i Danji i odwrotnie, z tych krajów do nas.

Warunki na naszej trasie (Polska-Szwecja) są znacznie lepsze aniżeli na trasie Nynaeshamn — Leepaja, gdyż odległość jest znacznie mniejsza i przeszkody z powodu lodu w ciągu zimy normalnej nie istnieją wcale.

REKORD PRZEŁADUNKU ZBOŻA W ANTWERPJI.

W Antwerpji przeładunek zboża luzem odbywa się wyłącznie przy pomocy pływających elewatorów, podobnie jak to miało miejsce przy tegorocznych próbnych przeładunkach zboża eksportowego z wagonów i z magazynu na statki w Gdyni. Dlatego najnowszy rekord przeładunku zboża ssącemi elewatorami w Antwerpii jest dla nas ciekawy: Statek „Evanger“ z ładunkiem 4.300 t. zboża luzem wyładował je w czasie od 8 a. m. 1 czerwca do 5 p. m. tegoż dnia. — Przeładunek odbywał się ze statku morskiego na barki rzeczne.

KOSZTY TELEGRAMÓW SĄ W OBECNYCH WARUNKACH ZAROBKOWANIA MAKLERÓW OKRĘTOWYCH ZBYT WYSOKIE.

Na kongresie maklerów okretowych w Oslo podczas omawiania warunków prowadzenia w chwili obecnej przedsiębiorstw maklerskich, podkreślił, że maklerstwo okretowe szczególnie odczuwa wysokość stawek za telegramy, tembardziej, że z powodu konkurencji między poszczególnymi maklerami, stosowane są takie telegramy, które nie znajdują pokrycia. Zalecałoby się, dla umożliwienia maklerom normalnej pracy i normalnej kalkulacji, dążyć do obniżenia międzynarodowej taryfy telegraficznej.

ZAPRZYSIĘŻENI KONTROLERZY ILOŚCI SZTUK DRZEWA W RYDZE.

Komisja żeglugowa izby przemysłowo - handlowej w Rydze stanęła na stanowisku, że dla uniknięcia sporów pomiędzy przedstawicielami załadowców a statkiem w sprawie ilości odebranych na pokład sztuk drzewa, konieczne jest ustanowienie przy izbie zaprzysiężonego kontrolera, ustanawiającego liczbę eksportowanych sztuk drewna.

OTWARCIE TURYSTYCZNEGO NABRZEŻA W KOPENHADZE.

W tych dniach otwarte zostało do użytku nabrzeże Langelinje w Kopenhadze koło partku o tej samej nazwie. Długość nabrzeża około kilometra, szerokość — 20 — 25 metrów. Jeszcze tego lata z przystani tej skorzysta 30 większych statków turystycznych. Pierwszym był 10-go b. m. angielski Viceroi of India, po którym zgłoszony jest wg. relacji kopenhaskiego korespondanta „Fairplay" a szereg przyjazdów statków angielskich, szwedzkich, norweskich, polskich, niemieckich, francuskich i holenderskich.

Głębokość wody przy nabrzeżu — 9,1 do 10 metrów. Ze względu na stały ruch turystyczny statków Langelinje-kej, oddany do użytku o rok wcześniej, aniżeli pierwotnie planowano, stanie się główwnym letnim ośrodkiem ruchu międzynarodowego w Kopenhadze.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W MAJU BR.

W ciągu maja br. zawinęło do portu Antwerpji 979 statków o łącznej pojemności 1.865.174 t. r. n. Przeciętna pojemność statku na wejściu wynosiła więc 1.905 ton. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło 846 statków o łącznej pojemności 1.639.418 t. r. n.

Kolejność bander według przynależności państwowej przedstawiała się, jak następuje: Anglja — 295 statków o pojemności 502.688 t. r. n., Niemcy — 178 statków — 476.332 t. r. n., Holandja — 129 statków — 117.578 t. r. n., Norwegja — 65 statków — 129.549 t. r. n., Szwecja — 68 statków — 73.559 t. r. n., Francja — 59 statków — 157.867 t. r. n., Belgja — 51 statków — 78.100 t. r. n., Danja — 37 statków — 56.239 t. r. n., Finlandja — 16 statków — 18.021 t. r. n., Stany Zjedn. A. P. — 10 — 41.986 t. r. n., Rosja — 10 statków — 24.456 t. r. n., Grecja — 9 statków — 80.852 t. r. n., Japonja — 8 statków — 49.817 t. r. n., Jugosławja — 8 statków — 27.956 t. r. n., Włochy — 8 statków — 22.808 t. r. n., Portugalja — 7 statków — 17.848 t. r. n., Hiszpanja — 6 statków — 10.119 t. r. n., Polska — 5 statków — 48.700 t. r. n., Łotwa — 4 statki — 5.169 t. r. n., Brazylja, Estonja i Islandja po 2 statki. Panama, Rumunja, Austrja, Bułgarja i Tunis po 1 statku.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W KWIETNIU BR.

W ciągu kwietnia br. zawinęło do portu Rotterdamu 1.050 statków o łącznej pojemności 1.722.927 t. r. n. W tym samym okresie roku ubiegłego zawinęło 1089 statków o pojemności 1.754.833 t. r. n. W okresie od stycznia do kwietnia włącznie zawinęło 4.137 statków (w 1934 roku — 4.181) o łącznej pojemności 6.742.711 t. r. n. (w r. 1934 — 6.564.568 t. r. n.)

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

W SPRAWIE SKŁADANIA PODAŃ O PRZYWÓZ TOWARÓW REGLAMENTOWANYCH NA III-CI KWARTAŁ 1935 R.

Podania o przywóz towarów reglamentowanych na III kwartał 1935 r. należy składać do Izby najpóźniej do dnia 24 czerwca br. Podania winne być wnoszone na każdą pozycję taryfy celnej i o ile możności na każdy punkt tej pozycji oddzielnie na przepisowych formularzach, które są do nabycia w Izbie względnie w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

We wnioskach o przywóz należy podać nazwy towarów według nomenklatury nowej taryfy celnej (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 732).

Firmy, mające swą siedzibę w powiatach: Bydgoszcz miasto i powiat, Inowrocław miasto i powiat oraz w powiecie szubińskim i wyrzyskim, mogą składać odnośne podania w Ekspozyturze Izby w Bydgoszczy.

Podania należy składać w 2-ch równobrzmiących egzemplarzach z ewentualnem dołączeniem doń faktury, względnie faktury proforma, szczególnie, o ile chodzi o przywóz artykułów chemicznych, oraz uwierzytelnionego przez Izbę względnie przez Ekspozyturę lub notarjusza, odpisu świadectwa przemysłowego na rok 1935. Do podań o przywóz towarów z Austrji musi być dołączona faktura poświadczona przez austrjackie Ministerstwo Handlu i Komunikacji (Bundesministerium für Handel u. Verkehr). Przy wnioskach o chemikalje, dołączenie faktury jest konieczne.

Ze względu na małe kontyngenty przywozowe na niektóre artykuły, w podaniach o przywóz obok nazwy towaru względnie w rubryce: „dodatkowe wyjaśnienia" należy podać najmniejszą jednostkę wagową da-

nego towaru lub minimalną ilość tegoż, którą można sprowadzić.

Podania winne być zaopatrzone w znaczek stemplowy za zł. 3.— a załączniki każdy (z wyjątkiem kopji podania) w znaczek za 50 groszy. Opłatę administracyjną Izby, która zależna jest od wartości przywożonych towarów, należy wpłacić do Kasy Izby względnie na konto w PKO. Nr. 204.413.

Podania, które wpłyną do Izby po upływie powyższego terminu, nie będą mogły być rozpatrzone przy zasadniczym rozdziale kontyngentów, lecz dopiero przy podziale rezerw, które mogą okazać się nikłemi.

PLANY REGULOWANIA SPRZEDAŻY I IMPORTU WĘGLA W HOLANDJI.

W Holandji już od pewnego czasu rozważane są plany utworzenia centralnego biura sprzedaży węgla, któreby objęło sprzedaż nietylko całego węgla wydobywanego w Holandji, ale również całego węgla wwożonego z zagranicy.

Zadaniem takiego biura ma być unormowanie cen i uzdrowienie warunków na rynku węglowym. Powołana do rozpatrywania tej sprawy komisja nie doszła jeszcze do żadnych konkretnych wniosków i wątpliwem jest, czy w bliskiej przyszłości należy się spodziewać wprowadzenia w życie wspomnianych projektów.

MOŻLIWOŚCI ZBYTU SKÓR ZWIERZĘCYCH DO ANGLJI.

Dla zorjentowania eksporterów polskich w zainteresowaniach rynku angielskiego w zakresie importu skór podajemy poniżej opracowanie, obrazujące zastosowanie różnych gatunków skór i wymogi odbiorców angielskich.

Skóry jagnięce.

Jako imitacja źrebaków, artykuł ten nadaje się tylko w bardzo nieznacznym stopniu.

Wyprawione skóry jagnięce są używane natomiast jako

a) imitacja „Nutria“, jeżeli włos jest krótki, oraz

b) imitacja lisów, jeżeli włos jest długi.

Odczuwać się daje ostra konkurencja ze strony Węgier i Austrji w tej gałęzi, przyczem zapotrzebowanie jest bardzo ograniczone.

Znacznie lepsze możliwości wywozu istnieją dla skór jagnięcych wyprawionych i farbowanych dla wyrobu pantofelków (Slippers). Skóra przy tym artykule jest prawie zawsze wyprawiona i farbowana, zaś wełna jest zawsze strzyżona oraz najczęściej farbowana do koloru skóry. W niektórych wypadkach wełna ma naturalny biały kolor.

Obecna cena wynosi od 1/— do 1/3 za jedną stopę kwadratową, franco doki, wraz z cłem, które wynosi dla wszelkich wyprawionych skór 15% ad valorem. Jeżeli skóry mają braki, cena wynosi tylko 0/6 do 0/9.

Mierzenie ilości stóp kwadratowych dokonywuje się za pomocą maszyny.

Skóry cielęce.

Skóry cielęce dobrze nadają się po wyprawieniu i farbowaniu jako imitacja źrebaków.

Rozróżnia się 3 gatunki:

I Grade — krótki, błyszczący włos;

II Grade — cięższy typ;

III Grade — ciężki typ o długim włosie.

Cena za I gatunek winna być ok. 20/- za skórę, franco London doki, wraz z cłem.

Gatunek drugi jest o ca 30% tańszy od gatunku pierwszego, a gatunek trzeci o ca 60%.

Bezwzględnie należy zachować następujący warunek. Towar musi być możliwie lekki i elastyczny inaczej nie można go wcale sprzedać.

Skóry nie powinny być uszkodzone, gdyż obniża to wartość.

Źrebaki.

Źrebięce skóry importowane są w stanie surowym bez cła. Najbardziej cenną jest skóra z deseniami jabłkowemi, t. j. „Moiré“. Im bardziej skóry są „moiré“, tem osiągają wyższą cenę.

Bronzowy włos jest najbardziej lubiany, zaś czarny wzgl. nieregularny kolor obniża cenę. Skóry muszą być nieuszkodzone.

Cena za gatunek najlepszy wynosi ok. 50/- w hurcie, t. j. dla skór z licznemi i wyraźnemi jabłkami, a znacznie lepszych aniżeli przy „I grade“ imitacji ze skór cielęcych.

Za gatunek, który można porównać z „I grade“ imitacji, cena oryginalnej skóry wynosi ok. 35/-, za „II grade“ ok. 20/-, a za „III grade“ ok. 12/-, loco skład hurtownika.

Wiewiórki.

Z Polski importowane są prawie wyłącznie czerwone skórki, w stanie surowym. Gatunek ten jest tańszy od szarej odmiany. Rozróżnia się dwa gatunki w/g jakości:

a) First Grade — Pełne futro zimowe, nieuszkodzone.

b) Second Grade — Rzadsze futro, nieuszkodzone t. zw. Blue Pelt.

Właściwy sezon trwa od grudnia do lutego. Polski towar należy do grupy „Central Eeuropean Squirrels“ w przeciwstawieniu do gatunkowo wyższej grupy skór norweskich, szwedzkich i części rosyjskich, t. j. polski towar konkuruje z towarem węgierskim austrjackim, jugosłowiańskim i z częścią rosyjskiego.

Z powodu nadmiaru podaży ceny spadły w ostatnim sezonie z 1/6 za najlepszy gatunek do 1/-. Obecnie zawierane są tranzakcje po cenach ok. 0/10 za gatunek pierwszy, a ok. 5d za drugi.

Przy skórkach wiewiórczych należy zawsze podawać przy każdym transporcie procent „Seconds".

Przyjęty system pakowania: wiązki po 20 sztuk.

Kuny.

Skóry kun leśnych sprzedawane są po ca 45/- za I. gatunek, zaś kun domowych po ca 30/-.

W wyjątkowych wypadkach płaci się za wyborowe sztuki t. zw. „Koepfer" o ca 50% ponad ceny za gatunek pierwszy. Skóry te są importowane w stanie surowym.

Tchórze.

Anglja jest małym odbiorcą na ten artykuł. Głównym rynkiem zbytu są Stany Zjednoczone.

Ceny wynoszą ok. 6/- za sztukę dla wielkości „Original Size" t. j. 50% transportu składa się ze skór wielkich rozmiarów, zaś reszta jest średnich rozmiarów.

Przy innym podziale transportu w/g wielkości skór robione są odpowiednie odchylenia w cenach.

Artykuł ten również importowany jest w stanie surowym.

FAKTURY W WALUCIE POLSKIEJ PRZY TRANSAKCJACH Z GRECJĄ.

Złoty polski notowany jest oficjalnie w Grecji od 8 miesięcy. Fakt ten ze względu na stabilizację naszej waluty winien być przez eksporterów polskich wykorzystany w ten sposób, by faktury ich w zakresie towarów polskich do Grecji wywożonych były wystawiane w walucie polskiej. Wprowadzenie tego systemu w stosunkach handlowych z Grecją pozwoli uniknąć ryzyka strat kursowych, dającego się odczuwać przy fakturowaniu dostaw w różnych innych walutach, nieustabilizowanych tak, jak złoty polski.

OBRÓT PŁATNICZY JUGOSŁAWJI Z ZAGRANICĄ.

Obrót płatniczy między Jugosławją a zagranicą odbywa się w sposób niejednolity.

Z państwami, z któremi Jugosławja ma albo umowy clearingowe albo inne układy (np. z Polską), wykluczone jest używanie dewiz przy regulowaniu należności wynikających z tranzakcyj towarowych: tak np. z Czechosłowacją, Szwajcarją, Niemcami, Rumunją, Bułgarją, Francją, Hiszpanją, Unją Belgijsko-Luksemburską, Turcją i Polską. W stosunku do Austrji i Węgier funkcjonuje t. zw. clearing prywatny, według którego importer jugosłowiański, pragnący wykonać wypłatę w Austrji wzgl. na Węgrzech kupić musi, za pośrednictwem uprzywilejowanych banków, odpowiednią ilość szylingów wzgl. pengö. Bank ze swej strony zakupuje te waluty od eksportera jugosłowiańskiego, który wywiózł towar do Austrji wzgl. do Węgier. Eksporter ten obowiązany jest oddawać Bankowi Narodowemu 30% waluty eksportowej tj. austrjackiej wzgl. węgierskiej. Reszta dopuszczona jest do prywatnego clearingu.

Z Grecją istnieje specjalny system bonów kompensacyjnych.

W stosunku zaś do wszystkich pozostałych państw regulowanie należności odbywa się w praktyce dewizami. Uprzywilejowane banki mają prawo sprzedawać dewizy importerom celem regulowania należności, wynikających z importu z krajów nieclearingowych. Istnieją jedynie pewne ograniczenia dla jugosłowiańskiego eksportera, dotyczące prawa swobodnego dysponowania częścią dewiz pochodzących z eksportu. Eksporter bowiem oddawać musi Bankowi Narodowemu 60% waluty eksportowej: eksporter wywożący do Anglji korzysta z ulgi i odstępuje Bankowi tylko 33%.

Do niedawna osoba, importująca z krajów nieclearingowych, miała jeszcze możność regulowania należności wobec zagranicznego wierzyciela, wpłacając równowartość towaru w dinarach w jednym z uprzywilejowanych banków na t. zw. prowizorycznie wiązany rachunek dinarowy. Z tego sposobu skorzystano jednak stosunkowo rzadko, gdyż zagraniczny wierzyciel nań zwykle się nie godził.

Jak wskazano w „Inf. Eksp." Nr. 14, Ministerstwo Skarbu swem rozporządzeniem z 11. IV. br. skasowało ten sposób płatności, tak, że odtąd należności za towar importowany z krajów nieclearingowych muszą być regulowane dewizami nabywanemi na wolnym rynku.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 17 DO 27 MAJA 1935 R.

AUSTRJA. W związku z nowym układem płatniczym między Austrją i Rumunją z dniem 15. V. 35. zmienione zostały stawki celne austrjackie na olej do palenia i pakurę (pozostałości z produkcji olejów skalnych: 1) pakura zawierająca parafinę dla rafinerji w ilości rocznej 150.000 q. za zezwoleniem — 1 kor. zł. za q. (dotychcz. 1,60); 2) pozostałości z przerobu oleju skalnego (Nr. tar. 125a) do celów opałowych jako dodatek przy użyciu krajowego węgla za zezwoleniem — 0,40 kor. zł. za q. (dotychcz. 0,60).

Ustalono na przyszłość kontyngent na wwóz z Rumunji bitego drobiu w wysokości 75% ogólnego przywozu drobiu z roku 1930. Stawka celna wynosić będzie 15 kor. od q. W roku 1931 sprowadzono z Rumunji 15.500 q., w roku 1934 — 7.700 q. Nowy kontyngent wyniesie 11.625 q.

Z ważnością od 24. V. został zaszeregowany do systemu pozwoleniowego przywóz następujących artykułów:

uwaga do poz. 204, 205 i 206 — przędza do wiązania snopów, w kłębkach lub na zwijakach.

HOLANDJA. Holenderski Staatscourant Nr. 93 z dn. 14. V. 35. zawiera rozporządzenie królewskie z dn. 4. V. 35, mocą którego dotychczas obowiązująca taryfa celna z dn. 1. VII. 34 zastąpiona została przez nową obowiązującą od dnia 1. VI. 35 r.

Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych, kontyngentujące import do Holandji następujących artykułów:

Podstawy dla izolatorów dla drutów zrobionych wyłącznie lub w głównej części z żelaza i stali. Okres skontyngentowania 1. V. 35 — 1. IX. 35. Rok bazowy — 1933. Ustawowo przysługuje 90% wagowego importu w okresie bazowym.

Śruby i bolce z żelaza i stali, o średnicy 4½ mm. i wyżej z głowicą i bez, niezależnie od formy głowicy za wyjątkiem śrub do drzewa.

Mutry czterokątne i sześciokątne z żelaza i stali przeciętne na wylot o średnicy 4 mm. i więcej. Objętę są zarządzeniem kontyngentowem powyższe artykuły wykończone na: czarno, biało, półbiało, ocynowane, ocynkowane, niklowane, chromowane, malowane i lakowane. Okres skontyngentowania 1. V. 35. — 1. IX. 35 r. Rok bazowy — 1933. Ustawowo przysługuje 35% wagowego importu w okresie bazowym.

IRLANDJA. Na podstawie Agricultural Produce Act. 1933 wydane zostało rozporządzenie, wg. którego wwóz makuchów z siemienia lnianego z dniem 15. IV. 35 został dozwolony jedynie na podstawie specjalnego zezwolenia.

ŁOTWA. Z dniem 6. IV. 35 wszedł w życie cały szereg zmian w łotewskiej wwozowej taryfie celnej, między innemi, następujące:

		maks. stawki w łatach od 1 kg.	min.
poz. 23 p. 2	Syrop z cukru z kartofli wszelkiego rodzaju i t. d. netto . .	1,00	0,50
poz. 33 p. 1	Sól kamienna:		
	a) nieobrobiona w kawałkach netto	0,02	0,01
	b) rozdrobiona lecz niemiel.	0,03	0,15
poz. 54	Skóry surowe, niegarbow., z wołów, byków, krów, cieląt, koni, osłów, świń, ryb, stworzeń pełzających i kóz:		
	1. skóry z kozy, ryby, amfibji i pełzających netto .	1,60	0,80
	2. inne w p. 1 nie podane		
	a) suche lub solone na s	0,24	0,12
	b) wilgotnie solone	0,16	0,08

PALESTYNA. W/g rozporządzenia z dn. 16. IV. 1935 r. przywóz następujących przedmiotów jest wolny od cła: korek rozdrobniony surowy lub przerobiony, płynna lecznicza parafina, nafta, wazelina, mięso i mąka rybna.

W/g rozporządzenia władz mandatowych z dn. 16. IV. 35. wysokość wwozu mąki, mąki grysikowej, żyta, pszenicy ma być na każdy kwartał oddzielnie uregulowana. Specjalny wydział zajmie się publikowaniem najpóźniej do końca drugiego miesiąca, każdego kwartału wysokości kontyngentu. Następnie kontyngent tych towarów rozdzielany będzie między poszczególnych importerów. Osoby zainteresowane winny się zawczasu starać o pozwolenie wwozu.

W/g rozporządzenia z dn. 16.IV. 35 wprowadzone zostały między innemi następujące zmiany w taryfie celnej:

218a	Kalafiory marynowane oraz ogórki marynowane	25 0/0 od val.
230	Kartofle	
	od 1 kwietnia do 15 lipca	3 mils. od 1 kg
	od 15 lipca do 31 marca	1 mils. od 1 kg
269	Sok pomidorowy i inne wyroby z pomidorów . .	25 % od val.
271	Zabawki.	
	(1) miękkie zabawki w całości lub częściowo z pluszu, welwetu, wełny, bawełny lub podobnych materjałów	25 % od val.
	(11) inne zabawki	12 % od val.

SZWECJA, Z ważnością od 29. IV. 35 wprowadzone zostały między innemi następujące dodatki celne do zasadniczych opłat celnych:

poz. tar.		cło zasadnicze w koronach	dodatek
710	butelki i słoiki: nieszlifowane bez malowideł, złocenia lub jakichkolwiek innych upiększeń grawerowanych		
710	o pojemności 100 cm.	10	10
711	o większej pojemności: butelki z zielonej lub bronzowej masy dla napojów stołowych, wody mineralnej, dla napojów odświeżających, wina lub spirytualji	2	4
712	innego rodzaju	6	6
z 713	ze szlifowanemi kantami lub dnem, z borowanym, szlifowanym lub nieszlifowanym kantem bez malowideł, złoceń lub innych upiększeń	15	25

Na podstawie § 2 rozporządzenia z dnia 14 czerwca 1933 r. o podatku na makuchy i pewne rodzaje mąki pastewnej, znosząc odnośne postanowienia z dnia 31 maja 1934 roku, rząd wprowadził podatek od makuchów z siemienia lnianego i od mąki lnianej w wysokości kor. 0.03 za kg., od innych pasz — w wysokości kor. 0.05 za kg. wagi netto towaru.

Rozporządzenie weszło w życie dnia 6. IV. 35.

Zmiany taryfy celnej szwedzkiej, wprowadzone na skutek układu handlowego z Francją, obowiązujące od dnia 1. IV. r. b., są następujące:

	Owoce i jagody jadalne		Cło od 100 kg. w koronach
72 : 1	daktyle	netto	10.—
118	pasztet z wątroby gęsiej . .	„	400.—
	Trunki alkoholowe mające więcej niż 25% alkoholu:		
154 : 1	likiery	100 litr.	175.—
154 : 2	absinthe, oraz bez względu na procent alkoholu, inne trunki wyskokowe z dodatkiem cukru lub innych zapraw powodujących błędne oznaczenie ilości alkoholu przy próbie	100 litr.	250.—
158 : 1	koniak (100 ltr. bez względu na moc alkoholu)		125.—
158 : 2	inne gatunki		200.—
	M y d ł o		
264 : 1	krem oraz mydło do golenia perfumowane E. (netto z dodatkiem pewnego opakowania		100.—
264 : 2	mydło perfumowane w sztukach, łącznie z mydłem przeźroczystem E.		80.—
	M i ę s o p t a s i e:		
Nr. taryfy 7	Nr stat. 12 wątroby gęsie		200.—
	Konserwy mięsne, owocowe, jarzynowe, grzybne		
Nr. 143, 317, 318, 319, 320, 321	(inne gatunki, za wyjątkiem anchois marmelady z pomarańczy, cytryn, pikli i champinjonów E.		25.—

WIELKA BRYTANJA. Obecnie ogłoszony tekst Finance Bill'u zawiera w § 10 nowe zarządzenie dotyczące zasady wyceniania towaru wwożonego dla pobierania cła ad valorem. Zasadniczo wartością celną importowanego towaru jest cena, którą za niego można osiągnąć w chwili wwozu na wolnym rynku. Dla obliczania tej ceny należy przypuścić:

a) że towar jest dostarczony nabywcy w porcie wwozu lub w miejscu wwozu i że zostały zapłacone fracht, ubezpieczenie, komisowe i inne opłaty i wydatki, które wynikały z umowy sprzedaży i obsługi w tym porcie lub na tym placu, wyłączając cło wwozowe),

b) że tylko cena sama jest wyłączną równowartością za sprzedany towar,

c) że ani sprzedawca ani jakakolwiek osoba związana z nim interesami nie jest zainteresowana ani pośrednio ani bezpośrednio w dalszem odsprzedaniu.

d) że między sprzedawcą i nabywcą poza stosunkiem handlowym wytworzonym przez sprzedaż towaru, nie ma i nie będzie miało miejsca w związku z tą tranzakcją jakiekolwiek umowne lub inne porozumienie handlowe.

Na skutek zalecenia Doradczej Komisji Celnej dodatkowe cło na żelazo, stal i wyroby z nich, wprowadzone rozporządzeniem p. t. „Additional Import Duties" (Nr. 6) Order 1935, zostaje zniesione na przeciąg 3 miesięcy począwszy od dn. 8 maja 1935 r.

Zalecenie Komisji miało miejsce w wyniku niedawnych rokowań pomiędzy brytyjskim przemysłem stalowym i żelaznym a międzynarodowym kartelem.

Partja konserwatywna wypowiedziała się jednogłośnie w interesie gospodarstwa narodowego za podniesieniem brytyjskiego przemysłu buraka cukrowego i zaproponowała, by zamiast dalszego wypłacenia subsydjów podwyższyć stawki celne na cukier pochodzenia zagranicznego, stosując cła uprzywilejowane przy produktach pochodzenia brytyjskiego.

Rokowania w powyższej sprawie przy współudziale min. skarbu i rolnictwa mają się niebawem rozpocząć.

Dn. 16. V. 35 ogłoszono w Board of Trade projekt rozporządzenia, według którego dla soli w małych paczkach wprowadzono przymus znakowania pochodzenia.

Równocześnie opublikowano zarządzenie władz celnych, w myśl którego przy zachowaniu pewnych warunków dozwolony jest wwóz jako próbek pocztowych, niektórych artykułów podlegających cłu.

Import Duties Advisory Commitee opracowuje obecnie wnioski w sprawie podwyżki cła na wwóz konserw, szynek i słoniny.

WŁOCHY. Rząd włoski mianował komisarza dewizowego, którego zadanie polegać będzie na kontrolowaniu handlu i obrotu płatniczego z zagranicą oraz rozdziale dewiz.

W działalności swej komisarz kierować się będzie postanowieniem rządu włoskiego, powziętem jeszcze w lutym r. b., zmierzającem do ograniczenia przywozu zagranicznych towarów oraz zahamowania odpływu złota z Banku Włoskiego. Przy zezwoleniach na import uwzględniane będą przedewszystkiem surowce konieczne dla przemysłu włoskiego.

Według ostatnich zarządzeń począwszy od 1. V. 1935 roku urzędy celne przy ustalaniu ilości towaru dopuszczonej do przywozu kierować się mają, jak dotychczas, dowodami z dokonanego przywozu w r. 1934, jednak bez względu na to, czy nazwisko importera odpowiada nazwisku wskazanemu w dokumencie celnym. Oznacza to, że nie jest wymagane, by importerem była osoba ta sama, która importowała dany towar z zagranicy w r. 1934.

W Gazzetta Ufficiale z 13 maja ukazał się dekret ministerjalny z daty 7 maja b. r. wydany przez Ministra Finansów w porozumieniu z Ministrami Spraw Zagranicznych, Korporacyj i Rolnictwa, który do listy B towarów zakazanych do wywozu wg. dekretu król. z 14 listopada 1926 — wprowadza:

srebro w sztabach, wlewkach, złomkach i w stanie sproszkowanym (Art. 1)

oraz postanawia, że:

osobom udającym się zagranicę wolno wziąć z sobą w monetach srebrnych maximum 50 lirów (Art 2).

Dekret powyższy wszedł w życie z dniem ogłoszenia.

W Gazzetta Ufficiale z dnia 20 lutego r. b. ukazał się dekret królewski z daty 24 stycznia b. r. rozciągający na kolonje włoskie dekret minist. z 15 grudnia 1934 r. odnośnie ograniczeń dewizowych.

Według zarządzenia tegoż dekretu zabroniony jest wywóz z jakichkolwiek powodów i w jakiejkolwiek postaci biletów bankowych, przekazów i czeków płatnych we Włoszech, kolonjach i posiadłościach, jak również wszelkich innych papierów wartościowych opiewających w lirach.

Banki, instytucje i firmy, na które powyższe papiery są wystawione lub w których są płatne albo też w posiadaniu których się znajdują, winny natychmiast zawiadomić Instytut Komisyjny o fakcie obiegu tych papierów zagranicą z podaniem szczegółów.

Wyjeżdżającym zagranicę dekret pozwala na wywóz banknotów w odcinkach niewyższych niż 100 lir. i na ogólną sumę 2.000 lir. Z tego zezwolenia nie mogą korzystać osoby udające się zagranicę kilkakrotnie w jednym i tym samym miesiącu, jak również osoby zamieszkałe w pasie pogranicznym. Osoby te mogą zabrać ze sobą kwotę w proporcjonalnej wysokości do ich krótkiego pobytu zagranicą.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Firma w Asuncion (Paragwaj), pragnie nawiązać kontakt z wytwórniami polskiemi, które mogłoby jej dostarczyć artykułów piśmiennych wszelkiego rodzaju. P/12804/61/Ż.

Firma syryjska interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami różnych branż celem objęcia przedstawic. 12969/4E/Ż.

Firma w Antwerpji interesuje się objęciem przedstawicielstwa polskiej wytwórni wódek. P/13867/32/Ż.

Firma w Casablance pragnie nawiązać kontakt handlowy z polskiemi wytwórniami różnych branż. P/13165/3R/Ż.

Blaszane tace z deseniami poszukiwane są przez firmę egipską. P/14037/3M/Sz.

Firma holenderska poszukuje wszelkiego rodzaju artykułów nadających się na eksport do Indji Holend., oraz Australji. P/12338/4T/Sz.

Wyroby cukiernicze szczególnie czekolada i wafle mogą znaleźć zbyt na rynku egipskim. Szczegóły w Instytucie. P/11293/3M/Sz.

Firma meksykańska pragnie nawiązać kontakt z firmami polskiemi zainteresowanemi w eksporcie: drutu elektr., kabli, wszelkich aparatów, lamp i żyrandoli. P/13403/30/RO.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY SZKOLNICTWA

O WYBÓR SZKOŁY ZAWODOWEJ.

Zbliża się koniec roku szkolnego. Rodzice, których dzieci opuszczą teraz szkołę powszechną — staną przed trudnem pytaniem: gdzie te dzieci dalej skierować, jaki zawód im wybrać, aby swą decyzją zabezpieczyć im najpewniej i najskuteczniej możność zarobkowania. W dzisiejszych ciężkich czasach rozstrzygnięcie tego pytania musi w wielu wypadkach uwzględnić ten właśnie moment bardzo ważny. Nie każdy bowiem rozporządza tak poważnemi środkami, aby dać dziecku możność nauki nietylko w szkole średniej, ale potem również licealnej i wyższej — bo to kosztuje drogo i opóźnia moment rozpoczęcia samodzielnego zarobkowania, o szereg lat. Każdy rok nauki szkolnej jest przecież połączony ze znacznemi wydatkami na naukę, utrzymanie, ubranie, książki etc. Dlatego też rodzice, oddający dzieci do średniej szkoły ogólnokształcącej lub zawodowej, powinni się dobrze obliczyć, na ile lat nauki dziecka wystarczą im środki materjalne i czy są w stanie bezwzględnie zapewnić dzieciom ukończenie studjów wyższych. Bo pamiętajmy o tem, że przerwanie nauki, to wielka strata dla uczącego się, to nieraz jego wykolejenie na całe życie. Ileż to razy, bez względu na swe możliwości finansowe, rodzice projektują dla dzieci dyplomy najwyższych stopni, a potem okazuje się, że trzeba przerwać naukę i zacząć zarobkować. Łatwo się o tem przekonać z danych statystycznych, wykazujących, jak mały stosunkowo procent wstępujących do szkoły wyższej kończy ją. Im nauka trwa większą ilość lat, tem, rzecz oczywista, ten procent jest mniejszy. Duża ilość niedouczonych, odpadających ze szkół wszelkich rodzajów wskutek braku środków na dalsze studja, to niewątpliwie ujemny objaw społeczny, któremu należy przeciwdziałać. Przeciwdziałać przez trafny wybór szkoły, do której ma się dzieci posyłać, której ukończenie najprędzej da im możność samodzielnego zarobkowania. — Dlatego niewątpliwie w wielu wypadkach wybór rodziców paść powinien w tym roku na szkoły handlowe. Ich nowa organizacja jest bowiem tak pomyślana, żeby absolwentom dać możność zarobkowania już po ukończeniu gimnazjum kupieckiego, a więc szkoły średniej, bez potrzeby kończenia zakładu naukowego wyższego. Po ukończeniu bowiem nauki w tego typu szkole młodzież otrzymuje pewien zamknięty, w zwartą całość ujęty zasób wiedzy, która wystarcza do rozpoczęcia pracy w handlu. Szkoły te przyjmują młodzież po ukończeniu szkoły powszechnej. Ponadto absolwenci średnich szkół hadlowych, wobec równości ich uprawnień ze szkołami ogólno-kształcącemi, mogą — albo rozpocząć pracę zarobkową, albo też o ile warunki im na to pozwolą — dalej się kształcić, a mianowicie w liceach i instytutach handlowych.

Z powyższych uwag wynika, że gimnazja kupieckie są wysoce dogodne dla młodzieży ze wszystkich sfer. Zmiana warunków materjalnych rodziców, gdy mieli oni pierwotnie zamiar zapewnienia dziecku ukończenia uczelni wyższej — nie złamie mu przyszłości, o ile ukończyło średnią szkołę handlową, albo ponadto, liceum handlowe. Wobec krótkiego bowiem okresu nauki (3-4 lata w gimnazjum kupieckiem, a 2 — 3 lat w liceum handlowem) — niebezpieczeństwo niedokończenia nauki ze względów materjalnych jest tu małe, gdyż na taki okres rodzice łatwiej mogą obliczyć swoje siły finansowe, zwłaszcza, że sama nauka w tych szkołach nie jest kosztowna. Z krótkiego stosunkowo okresu nauki w szkole handlowej nie należy wyciągać wniosku, że posiada ona mniejszą wartość; przeciwnie, np. absolwenci tych szkół posiadają w służbie państwowej uprawnienia równorzędne z temi, jakie dają inne szkoły o większej liczbie lat nauki. Czasokres nauki handlowej wynika z charakteru zawodu handlowca, do którego szkoła może tylko przygotować, ale który pełnię potrzebnych kwalifikacyj zdobywa dopiero w praktyce.

WYDAWNICTWA

KSIĄŻKA O PORCIE W KOPENHADZE.

Nakładem Instytutu Bałtyckiego w Toruniu wyszła świeżo książka p. Bolesława Leitgebera p. t. „Port Kopenhaski". Książka ma sporą objętość (256 str. druku) i jest zaopatrzona w tablice, djagramy i mapy. Książka omawia nie tylko urządzenia portowe, lecz również ruch okrętowy i towarowy i ogólny handel Kopenhagi. Książka o porcie, który, słusznie nazwany jest „kluczem Bałtyku", stanowi ważny przyczynek do poznania wielu szczegółów nie tylko handlu bałtyckiego, ale i handlu portów polskich.

WYSTAWY I TARGI

ODROCZENIE OTWARCIA TARGÓW FUTRZARSKICH W WILNIE.

Otwarcie Międzynarodowych Targów Futrzarskich w Wilnie zostaje przeniesione na dzień 29-go czerwca rb. z okresem trwania do 14-go lipca 1935 — włącznie.

UDZIAŁ POLSKI W TARGACH WROCŁAWSKICH.

W czasie od 16—19 maja br. odbyła się we Wrocławiu Wystawa Południowo-Wschodnia (Süd-Ost Ausstellung) w połączeniu z 61 targiem maszyn rolniczych i pokazem bydła i koni.

Poraz pierwszy w ramach tej wystawy reprezentowane były firmy zagraniczne, zgrupowane w odrębnych pawilonach. Oficjalnie wzięły udział państwa: Polska, Jugosławja, Rumunja i Bułgarja.

Z ogólnej charakterystyki wystawy należy wydzielić właściwe targi maszyn rolniczych, które równocześnie, jak w latach ubiegłych, służyły jako punkt oparcia dla małej i średniej własności rolnej o charakterze czysto regjonalnym. Konjunktura przesileniowa spowodowała, że nastąpił zwrot zainteresowania ku działom dóbr bezpośredniego spożycia, czego dowodem na targach wrocławskich było skoncentrowanie uwagi na artykuły masowej potrzeby, na sprzęty i narzędzia rolnicze, nieodzowne w gospodarstwie, podczas gdy większe maszyny były jedynie w niewielu wypadkach przedmiotem tranzakcyj gmin.

Do najliczniej reprezentowanych artykułów zaliczać należy pługi ręczne, narzędzia rolnicze i ogrodowe, centryfugi, obrabiarki i pompy studzienne. Największem zainteresowaniem cieszyły się żniwiarki i młocarki.

Przechodząc z kolei do wystaw kolektywnych eksporterów zagranicznych stwierdzić należy, iż ekspozycja ich miała charakter zgoła odmienny. Stoiska Rumunji, Jugosławji i Bułgarji miały charakter prawie wyłącznie propagandowy.

Stoiske polskie, zorganizowane przez Państwowy Instytut Eksportowy w Warszawie wyróżniało się rozmiarem, ilością eksponatów, a zarazem formą ekspozycji. Ekspozycja polska poza częścią oficjalną miała charakter handlowy.

Podział stoiska według grup towarowych przedstawiał się następująco: 1) mak, gorczyca, rzepik, łubin, wyka, peluszka, fasola, groch (7 polskich firm eksportowych przedstawiło próby), 2) grzyby (3 firmy polskie zaprezentowały grzyby świeże i suszone rozmaitych asortymentów), 3) len, konopie (3 najważniejsze firmy eksportowe), 4) szczecina, włosie (szereg prób z tego działu zaprezentowały 2 firmy), 5) pierze i puch (10 firm polskich), 6) żołądki cielęce i pęcherze (2 firmy), 7) smalec (2 firmy). Ekspozycję dopełniały próby i wzory różnych asortymentów drzewa oraz wytwory sztuki ludowej. Całość przedstawiała się bardzo efektownie i wywoływały wyraźne zainteresowanie ze strony zwiedzających.

W ramach układu kompensacyjnego i targowego między targami poznańskiemi a targami wrocławskiemi dokonano tranzakcyj na blisko 3.000.000 złotych. Ze względu jednak na charakter umowy musiała nastąpić redukcja zawartych tranzakcyj do wysokości sprzedanych towarów niemieckich na targach poznańskich. Niezależnie od konkretnych tranzakcyj eksportowych, zawartych w ramach wystawy, eksporterzy polscy zawarli, względnie mieli możność pertraktacyj z szeregiem niemieckich importerów co do prywatnych interesów kompensacyjnych.

Rzec można, że bilans wystawy wrocławskiej wypadł naogół dla naszych eksporterów korzystnie, przyczyniając się przedewszystkiem w znacznej mierze do nawiązywania stosunków między kupcami i do ściślejszego kontaktu gospodarczego.

PRZECIWKO ŁOSOSIOWEJ KARJERZE DORSZA.

Propaganda za spożyciem ryb morskich z własnych połowów ma dla naszego rybołówstwa morskiego, a wraz z niem i dla całej sprawy morskiej i wykorzystania własnego wybrzeża pierwszorzędne znaczenie. Dziś już nie ulega wątpliwości, że jedyną poważną przeszkodą dla dalszego rozwoju własnych połowów ryb na Bałtyku i dalej, na morzu Północnem i na wodach otaczających Islandję jest niewystarczająca, a w letnich miesiącach poza wybrzeżem śmiesznie mała konsumcja ryb morskich, i to właśnie tańszych jej gatunków, bo flądr i dorszy. Dorsz zwłaszcza, łowiony przez rok cały, jest rybą tak tanią, że cena jej nabycia u rybaków niknie wprost wobec ceny pośrednictwa i transportu. Mimo to rybacy zmuszeni są już w marcu ograniczać i w kwietniu prawie powszechnie zaprzestawać tych połowów, gdyż nie znajduje się na nie odbiorców: już wiosenne dorsze magazynowane są w chłodni portu rybackiego, skąd wychodzą po miesiącach dwóch, trzech i więcej w dobrym, a jednak *odmrażanym* do jedzenia, po dłuższem magazynowaniu, stanie.

Wypełnienie chłodni automatycznie stawia kres możliwości dalszych połowów. Rybacy skazani są na bezczynność, gdyż nikt nie chce przejąć od nich ryb oczyszczonych już z głów i wnętrzności, po cenie 14 gr za kg.

Przypomnijmy sobie, że rozchodzi się o rybę wielką i tłustą, o dużej wartości odżywczej, idealną do zupy rybnej, w smażeniu jednakże wybornej tylko o ile ryba trafi na patelnię w zupełnie dobrym stanie. Widzimy, że mamy do czynienia z typowym podstawowym artykułem spożycia warstw pracującej ludności, tak jak to ma miejsce na północy i zachodzie, i jak to być powinno u nas, na Pomorzu i w całej Rzeczypospolitej, za wyjątkiem może wschodnich i południowo - wschodnich części państwa.

Taniość dorsza i możliwość utrzymywania połowów przez cały rok, obok jego wysokiej wartości odżywczej. otworzyć mu powinna drogę do kuchni wszystkich mniej zamożnych rodzin, do jadłodajń społecznych i utrzymywanych w celach zarobkowych, a przedewszystkiem do specjalnych propagandowych smażarń ryby, z których w północno - zachodniej Europie szybko się rozwijały od szeregu lat smażarnie i restauracje rybne zwykłe, dochodowe.

Tymczasem u nas na razie sprawa rozwija się odmiennie: dorsz przechodzi raczej karjerę łososiową. To znaczy, pojawia się niewielkie pod względem masy zainteresowanych, ale nacechowane ciekawością a nawet trochę snobizmem wzięcie dla dorsza. — „Jadłem dorsza“ może powiedzieć taki mieszkaniec Warszawy, Łodzi, Poznania, miast śląskich, po spożyciu niezbyt świeżego dorsza, kupionego na rynku po 1.60 zł; za kg. A w restauracji tychże miast można otrzymać na życzenie dorsza po cenie już niewiele różniącej się od ceny łososia, podczas gdy ryby te na wybrzeżu mają taką rozpiętość ceny: Dorsz 14 gr. za kilogram, łosoś 2.60 zł. za kg.

Oto jak piękną, prawdziwie łososiową karjerę przechodzi u nas dorsz, dostając się w głąb kraju, a przytem nawet nie będąc w pierwszorzędnej kondycji. Nie dziw że „wywóz“ dorsza z wybrzeża do kraju niezbyt tęgo idzie.

W Gdyni przed rokiem istniał „przedsiębiorca“, sprzedający i wysyłający wgłąb kraju po 5 zł. flakony z autentyczną wodą morską. Gdyby rybak miał brata w Warszawie, któryby sprzedawał mu po 1.60 kilo dorsze w Warszawie na rynku, toby zapewne robił interes tej samej kategorji: że taka sprzedaż dorszy się „nie rozwija“, że „Warszawa nie zna się na rybach morskich“, to zapewne nie jest ani winą rybaków, ani winą dorszy, ani winą Warszawian.

Coś więc należy uczynić ażeby dorsz mógł być spożywany w kraju przy rozsądnych cenach i w jaknajlepszych warunkach konserwacji. A do tego należy:

Racjonalna i umiarkowana polityka sprzedaży hurtowej dorsza wgłąb kraju.

Racjonalne taryfy kolejowe i warunki przewozu dla tej taniej i łatwopsującej się ryby.

Racjonalne warunki sprzedaży i konserwacji w większych ośrodkach miejskich. z roztoczeniem opieki ze strony samorządu miejskiego.

Uruchomienie smażarń ryby.

Propaganda i pokazy.

Przesąd jakoby tania ryba morska była konkurencją dla miejscowej produkcji ryb stawowych, a tembardziej dla mięsa, winien być również przez racjonalną propagandę rozwiany. *KLT.*

KRONIKA

— **SYTUACJA NA RYNKU SOLONEGO ŚLEDZIA.** W chwili obecnej utrwalona poprzednio słaba tendencja pozostaje bez zmiany, wobec martwego sezonu, a po części bliskości nowego sezonu.

Tegoroczne połowy rozpoczęły się wcześniej niż zwykle i już za tydzień oczekiwać można śledzi z nowych połowów. Wypadły one znakomicie i obfitość nowych połowów przyczynia się również do spadku cen na istniejące zapasy. Handel gdyński importowy najmniej jeszcze jest tem dotknięty, gdyż jak wiadomo nowe połowy dają początkowo naj-

przedniejsze gatunki — matjasy, zasadniczo nie stanowiące konkurencji tutejszym zapasom śledzi yarmoutskich.

Obecnie ceny trzymają się na poziomie 58 - 64 złotych za beczkę, lub za dwie półbeczki (przy śledziach yarmoutskich obecnie niema różnicy ceny za dostawę w półbeczkach). Za I trade różnych gatunków płaci się zależnie od wielkości i jakości 61—64 złote, za ordinary 58 — 60.

— PRZYJAZD ESTOŃSKO-FIŃSKIEJ FLOTYLI DLA POŁOWÓW ISLANDZKICH DO GDYNI. — W połowie czerwca pojawiła się w Gdyni w liczbie 7 parowców różnej wielkości estońsko-fińska flotyla połowów islandzkich w celu bunkrowania. Statki te wyruszają na kilka miesięcy na wody otaczające Islandję dla połowów i równocześnie solenia przedniejszych śledzi islandzkich.

Zeszłoroczna flotyla, zorganizowana poraz pierwszy, liczyła tylko trzy statki, dwa większe po 5 do 7 tysięcy ton nośności i jeden pomocniczy o pojemności tysiąca ton. Prócz tego wielkie statki miały na pokładzie kutry i łodzie dla połowów, jak również wysoko spiętrzone stosy beczek przygotowanych do masowego solenia. W tym roku ilość pomocniczych statków-znacznie większona. Prócz zeszłorocznego fińskiego statku pomocniczego są jeszcze 4 takież mniejsze statki estońskie.

Naogół skład tegorocznej flotyli dobitnie wskazuje, iż zeszłoroczna pionierska wyprawa islandzka okazała się bardzo pomyślną. Jak wiadomo połowy islandzkich śledzi noszą charakter wybitnie międzynarodowy i wobec dużych odległości tych połowów dla ich uczestników od krajów macierzystych wszyscy stosują zbliżone do siebie sposoby ostatecznego solenia do beczek na morzu.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten)

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska" S. A.

Daty odjazdów – Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Śląsk	25. 6.	29. 6.	3. 7.	6. 7.

Uwaga: Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku. Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Wyborga — Kotka

H. Lenczat i S-ka

s/s Pickhuken — z Gdyni 21. 6.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 24. 6.

Do Rygi (Riga) i Bremy

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Theseus	24. 6.	26. 6.
Minos	1. 7.	3. 7.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 20. 6. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 27. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 6.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 27. 6.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 20. 6.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 1. 7.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 29. 6.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 6.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 26. 6.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 25. 6.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

	Odjazdy — Sailings	
	Gdynia	Gdańsk
s/s	wtorki i soboty	wtorki i soboty
Victor	25. 6.	29. 6.

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 22. 6. — z Gdańska 25. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Akershus — z Gdyni 28. 6.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Jaederen — z Gdyni 24. 6.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska" S. A.

s/s Cieszyn — z Gdyni 25. 6. z Gdańska 28. 6.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. —

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 20. 6.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Phaedra	1. 7.	3.7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Buszard	27. 6.	29. 6.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska" S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Hel	18. 6.	21. 6.	29. 6.
Cieszyn	25. 6.	28. 6.	3. 7.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Buszard — z Gdyni 27. 6. — z Gdańska 29. 6.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Merope — z Gdyni 24. 6.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 18. 6. — z Gdyni 20. 6.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 25. 6. — z Gdyni 27. 6.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 18. 6. — z Gdyni 20. 6.

s/s Lublin z Gdańska 25. 6. — z Gdyni 27. 6.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Taarnbolon — z Gdyni 25. 6.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Hagne — z Gdyni 22. 6.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Magnus — z Gdyni 24. 6.

Do Le Havre

Polsko - Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.

s/s Warszawa — z Gdyni 22. 6.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 21. 6.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Larache — z Gdyni 21. 6.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.

Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 300 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nordsöen — z Gdyni 19. 6.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Prociha — z Gdyni 26. 6.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 30. 6.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

m/s Blaland z Gdyni 22. 6. s/s Hikernie — z Gdyni 1. 7.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich

Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s Carplana — z Gdyni 29. 6.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pulaski — 18. 7.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s Suecia — z Gdyni 4. 7.

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Aura — z Gdyni 21. 6.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Gunnaren — z Gdyni 25. 6.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Bellerophon — z Gdyni 6. 7.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Rinda — z Gdyni 16. 7.

Gdynia — Adelaide — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

21 czerwca:

s/s AURA z Helsinek po ład. do Ameryk. Południowej Bergenske.

s/s LARACHE lin. portugalska dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s PICKHUBEN lin. z Hamburga po ład. do połudn. Finlandji, Lenczat.

s/s GLITT ze złomem Rummel & Burton.

s/s OMONIA po węgiel PAM.

s/s UTKLIPPAN po węgiel, PAM

s/s HUDIKSVALL ze złomem, PAM.

s/s ELLAVORE ze złomem, PAM.

22 czerwca:

s/s CHORZÓW z Hamburga dla wyład. i ładowania, Żegl. Polska.

s/s HELDER po ładunek do Leith, Reinhold.

lichtugi MENJA i FENJA z rudą, Behnke & Sieg.

ż/m VESTA ze złomem, Rummel & Burton.

23 czerwca:

s/s SCANYORK lin. z N. Yorku dla wyładowania, Am. Sc. Line.

m/s OREGON EXPRESS z Los Angeles z owocami, Bergenske.

24 czerwca:

s/s BALTONIA lin. (lub 26-go via Gdańsk) z Londynu z towarami, P. Z. K. B.

s/s LUBLIN lin. (lub. 26-go via Gdańsk) z Hull z towarami, Polbrit.

s/s JAEDEREN lin. zach. norweska dla ładowania, Bergenske.

s/s CHRISTIAN RUSS lin. po ładunek do zachodniej Finlandji, Lenczat.

s/s THESEUS lin. z Bremy dla wyład. i ład. do Rygi i Bremy, Wolff.

s/s CIESZYN z Helsinek i Tallinna, ładuje do Antwerpji i Rotterdamu, Żegl. Polska.

s/s VALKYRIAN po węgiel, PAM.

s/s MEROPE lin. z Amsterdamu dla wyład. i ładowania, Reinhold.

s/s HELFFRID po węgiel, Bergenske.

s/s POLARIS po węgiel, Speed.

s/s GÖTA po węgiel, Speed.

25 czerwca:

s/s ŚLĄSK z Antwerpji i Rotterdamu z ład.: ładuje do Tallina i Helsinek. Żeg. Polska.

m/s GUNNAREN lin. z połudn. i zachodn. Afryki dla wyład., Bergenske.

s/s HECTORR lin. z Rotterdamu i Bremy dla wyład. i ład. do Królewca i Bremy, Wolff.

s/s MARIEHOIM lin. wsch. szwedzka dla wyład. i ładowania, Bergenske.

s/s VICTOR lin. z Hamburga dla wyład. i ład., Prowe.

s/s HEROS po węgiel. Speed.

s/s GÖTA po węgiel, PAM.

s/s OLTUL po węgiel. PAM.

s/s BERNHARD BLUMENFEID po węgiel. PAM.

26 czerwca:

s/s PROCIDA lin. po ładunek do Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.

s/s TCZEW lin. ze Stockholmu i Norrköppingu dla wyład. i ład. Żegl. Polska.

s/s IWAN lin. zach. szwedzka dla wyład. i ład.. Bergenske.

s/s J. C. JACOBSEN lin. z Kopenhagi dla wyład. i ład., Reinhold.

s/s SAIMA ze złomem. PAM.

27 czerwca:

m/s BLALAND lin. z portów greckich. Pol.-Levant.

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterd. dla wyład. i ładowania, Prowe.

s/s PRAHOWA, po węgiel PAM.

s/s ERNST H. STINNES II po węgiel. PAM.

28 czerwca:

s/s CITY OF FAIRBURY lin. z N. Yorku z towarami. Am. Sc. Line.

s/s AKERSHUS lin. wsch. norweska dla wyład. i ładowania. Bergenske.